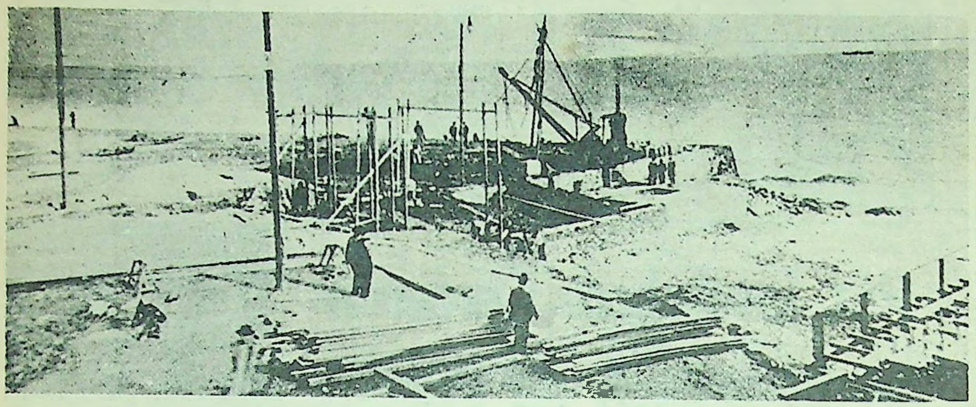
Diario del Uruguay

1901 A 1903

"Esta tierra en pocos años vendrá a ser muy próspera y de provecho". -HERNANDARIAS.



El punto de arranque del murallón antes de la ceremonia de hoy.

Inician Obras del Puerto

Montevideo, 19 de julio de 1901

EN pocos años, Montevideo se transformará en uno de los principales puertos de América. La piedra fundamental colocada, en la víspera, en el extremo Este de la explanada de la calle Sarandí, a título de hito inaugural de las obras de modernización de nuestro puerto, permitirá cumplir un sueño que se retrotrae a los tiempos hispánicos.

El proyecto estructurado por los ingenieros Kummer, Luis Andreoni, Juan Storm y Victor Benavidez, luego de que se desecharan los planes de otra comisión técnica, dotará al puerto de obras de resguardo, como complemento imprescindible a las excepcionales condiciones naturales: aguas dulces y saladas, grandes y medianas profundidades, corrientes entre río y mar abierto y el cauce menos peligroso para la navegación de ultramar.

Ganan terreno al mar

Miles de obreros, guiados por el grupo de expertos, realizarán la onerosa tarea, que permitirá ganar al mar una superficie de 60 hectáreas, desde la Aduana al Arroyo Seco.

La empresa encragada del proyecto, instalará sus talleres en el paraje llamado "La Teja", ubicado a cuatro kilómetros de las obras. La piedra procedente de la cantera de La Teja y la arena extraída del banco existente en la Barra del Río Santa Lucía, oficiarán de basamento de las escolleras. Los resguardos, por tanto, tendrán un suelo artificial sólido.

El proyecto que se puso en marcha ayer, significa el cumplimiento de una aspiración vigente desde 1784, cuando el Virrey Juan José de Vertiz señaló que Montevideo era el segundo puerto de la América española. El Gobernador de Montevideo, José Bustamante y Guerra demostró el mismo interés de dotar a nuestro puerto de mayor capacidad y segaridad, ya que no contaba con muelles. Los viajeros debían descender en dos lugares llamados desembarcaderos, que en realidad eran dos grandes y peligrosas peñas.

Los viejos muelles

Una media docena de escalones de piedra, con extensión de 17 metros frente a la bahía y una calzada de lozas, en declive hacia el mar, conformaron el primer muelle, en 1780.

Bajo el gobierno portugués se construyó un muelle de madera, para satisfacer a los comerciantes. Otras obras se efectuaron en 1841, pero el primer intento coherente se cumplió en 1889, en oportunidad de un llamado a concurso para un gran proyecto. Un lustro después, el Poder Ejecutivo dio decisivo impulso a la idea, que ayer comenzó a realizarse.

MURIO EL GENIAL AUTOR DE "AIDA"

ROMA, 27 de febrero de 1901. — Pasiones, himnos guerreros, místicas oraciones y hasta exóticas evocaciones paganas surgieron de sus hermosas partituras, que cautivaron tanto a eruditos críticos musicales como a humildes obreros. Hoy, Giuseppi Verdi, el creador de ese cosmos musical ha fallecido, luego de una lenta agonía, a los 86 años. Y, sin duda, con su desaparición culminan una época y un estilo de singular brillantez.

Creaciones como "La Traviata", "Il Trovatore", "Rigoleto", "Otelo", "La Forza del Destino", "Falstaff", "Don Carlos", "Un Ballo in Maschera", "I Vespri Siciliani" y "Simón Bocanegra", figuraron entre los magníficos frutos de una labor artística que suscitó la admiración del público en todo el mundo. La puesta en escena de cualquiera de estas operas de Verdi en los escenarios de los centros musicales europeos y americanos, significaba un acontecimiento inolvidable para los cultores del género musical.

Los críticos coinciden en señalar que "Aída" es la más genial pieza del fecundo compositor italiano. Por lo menos, es la obra, con la cual la mayoría identifica a Verdi.

Las principales personalidades de actividades tan diversas como la política y el arte y hasta reyes y príncipes visitaron a Verdi en su retiro de Villa Santa Agata. En ese apacible ámbito, prosiguió su labor y encontró nuevas formas de expresión musical.

La obra del ilustre maestro llegó a todos los sectores: humildes obreros son capaces de repetir, de memoria, los trozos más populares, con la misma seguridad de un eximio crítico. Por ello, la muerte de Verdi ha provocado tristeza y pesar en todo el orbe.

Nuestra ciudad no constituyó excepción. Además de las elocuentes manifestaciones de duelo, los músicos montevideanos preparan gran concierto en memoria del maestro.

Giusseppe Verdi

José Pedro Alessandro Vino Junto Con el 901

LOS dolores de doña Filomena Alessandro parecen haber durado una eternidad. Como que empezaron en el siglo XIX y recién terminaron con la llegada del siglo XX. Pero en el primer cuarto de hora del nuevo siglo la recompensa bien valió los eternos sufrimientos con la llegada del niño que sus contentos padres llamaron José Pedro Domingo. Ni hablar de los nervios de su padre, Pedro Bernardo, que nunca soñó con tener tan hermoso regalo para un primero de año.

El alumbramiento de José Pedro tuvo lugar en la propia casa de sus padres, en la calle Hocquart, en pleno Barrio Reus al Norte. De esta manera el vástago de los Alessandro se convirtió en el primer montevideano del siglo, y casi con seguridad, todavía no podemos afirmarlo con certeza, también sería el primer uruguayo que abrió sus ojos en el siglo XX. Muchas felicidades para este hogar que de ahora en adelante festejará doblemente la llegada del año nuevo y también el cumpleaños de José Pedro. Será muy fácil acordarse del número de velitas que lleva la torta. (1º-I-901)

Aparato a Motor, más Pesado que el Aire Voló 239 Metros!

Kitty Hawk, 17 de noviembre de 1903

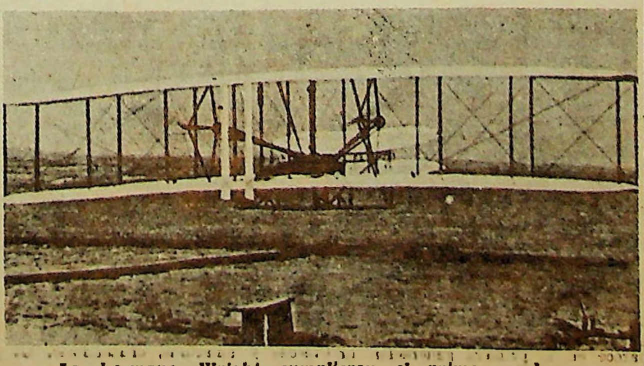
EL hombre sigue su marcha vertiginosa hacia la conquista definitiva del espacio aéreo. A las experiencias de Santos Dumont, de las que ya diéramos cuenta en su momento, se agregan ahora las de los hermanos Orville y Wilbur Wright, modestos fabricantes de bicicletas de Dayton, Ohio, quienes han logrado volar en un aeroplano movido en base a un motor de explosión.

Las experiencias de Santos Dumont ya habían incluido el motor de explosión, pero en un dirigible y no en un aeroplano; ahora, estos dos hermanos informan que han logrado realizar cuatro vuelos en un aparato que ellos bautizaron "Flyer", es decir, "El Volador". Del primer vuelo, que alcanzó el tiempo de 12 segundos en el aire, pasaron en cuestión de poco tiempo a los 59 segundos, que ha sido el lapso que duró el último, sostenido a lo largo de 260 metros. Los Wright, según se indicó en el cable procedente de Kitty Hawk, Carolina del Norte, partieron desde un punto situado a nivel del mar, con viento en contra de 35 kilómetros y una velocidad de 50 kilómetros por hora. El hecho, si bien reviste el carácter de hazaña por cuanto es el primer vuelo tripulado en una máquina que se eleva por su propio poder, avanza por el aire sin reducir la velocidad y aterriza en un punto de igual nivel al del cual se partió, ha sido recibido con suma cautela por la prensa, que en general se muestra escéptica frente a la experiencia y, sobre todo, a su futuro.

• La máquina en sí

Los Wright, contrariamente a lo intentado por otros experimentadores del aire, basan el funcionamiento de su aparato en principios netamente científicos, tomando en cuenta la existencia de cuatro fuerzas que actúan sobre él: el impulso ascensional, que lo mantiene en el aire, la fuerza de la gravedad, que tiende a "arrastrarlo" hacia abajo, la resistencia del avance, que trata de detener su marcha, y el empuje, que lo impulsa hacia adelante.

Los Wright obtuvieron el empuje empleando una hélice accionada por un motor a explosión, que avanza arrastrando al aeroplano; conjuntamente, éste se gobierna doblando el extremo de las alas y haciéndolos subir o bajar —según las necesidades— halando de cables que van sujetos a la palanca del piloto. La estabilidad en el viraje se obtuvo dotando al aeroplano de timones en su extremo posterior, accionados por el piloto desde la cabina. Este, cosa extraña va acostado boca abajo en ella, y no



Los hermanos Wright cumplieron el primer vuelo en avión a motor.

Servicios Sanitarios Previenen Epidemias

MONTEVIDEO, 1902. — Una vez más el flagelo de la peste bubónica amenaza a la humanidad. Según las últimas estadísticas sanitarias europeas, el mal tiende a extenderse incluso en los países que poseen un adecuado dispositivo de salubridad.

"Estamos en condiciones de atenuar o aun aminorar los males de una epidemia como la peste bubónica, en caso de que llegue a nuestro país", confió a nuestro requerimiento el director de la Casa de Desinfección. Instalado el servicio desde 1890 en la calle del Carmen Nº 59, al lado del antiguo cuartel de Morales, recién fue inaugurado tres años después bajo la dirección de don Alfredo García Lagos. La organización, sin embargo, había sido confiada al Dr. Gabriel Honoré.

"La Casa de Desinfección cuenta con modernísimas estufas fijas para la limpieza al vapor bajo presión, con una capacidad cúbica de 8 mts. El modelo del carro para el transporte de ropas, que se hace en vehículos diferentes, según sean éstas desinfectadas o no, es la última palabra en la materia", dijo nuestro informante.

Se dispone además de un novísimo servicio de ambulancias para el traslado de enfermos y con una estufa móvil, para el caso en que las ropas destinadas a la desinfección puedan ser peligrosas. O, en caso de que se deba desinfectar una gran cantidad en un mismo local, en los cuarteles o cárceles, por ejemplo.

El personal aplicado a esta tarea siempre está dispuesto para la lucha. Y tal es su eficiencia que desde el funcionamiento de la Casa de Desinfección, la mortalidad por afecciones contagiosas ha disminuido en un 50 %. Confiamos entonces en vernos liberados de muchas enfermedades epidémicas que en el pasado asolaron a nuestro país, tales como la viruela, el cólera y la fiebre amarilla.

Blanes y Sáez

Una de las mejores obras del pintor recientemente fallecido, Juan Manuel Blanes. La foto de la derecha muestra una cabeza de mujer, realizada por el artista Carlos Federico Sáez.

Dos Grandes Pérdidas Para el Arte Nacional

Este año ha sido realmente trágico para las artes plásticas nacionales: uno detrás del otro, han fallecido dos representantes notables de nuestra pintura. En efecto, primero fue Juan Manuel Blanes, ya plenamente consagrado; después ha sido Carlos Federico Sáez, con apnas 23 años, una edad que deja la interrogante de cuántas obras geniales han quedado sin realización.

Murió en Pisa Juan M. Blanes

PISA, 15 de abril de 1901. — Acaba de fallecer en esta ciudad el pintor sudamericano Juan Manuel Blanes, de larga y fecunda trayectoria artística. Desde hacia cuatro años se encontraba en Italia, país al que conocía muy bien desde su juventud. En esta última oportunidad había viajado en busca de su hijo Nicanor, que había desaparecido en Europa y que —se dice— se había distanciado de su padre a raíz del apasionado amor que ambos tributaron a la misma mujer, una distinguida dama uruguaya.

Los últimos años de Blanes han sido, por lo que va dicho, particularmente amargos. El alejamiento de su hijo Nicanor sucedió a la muerte trágica de otro hijo, Juan Luis, artista como su hermano y su padre, y también de su esposa. Cuando lo sorprende la muerte en esta ciudad, a la que amaba, trabajaba ahincadamente en una vasta tela titulada "Batalla de Sarandí", que testimonia un episodio histórico de su patria.

Blanes es considerado en el Uruguay, así como en todo el Río de la Plata, el pintor máximo de la época. "El pintor de la patria" le han titulado ya los uruguayos y bien justo resulta esa consagración cuando Blanes ha elevado a la categoría de gra narte no sólo los grandes episodios de la historia sino también su más característico personaje folklórico, el "gaucho". Asimismo, ha dejado en la tela una magnífica colección de retratos, género en que incursionó con gran éxto, emplando una depurada técnica, que ha recogido de los grandes maestros italianos.

Carlos Federico Sáez

MONTEVIDEO, 27 de diciembre de 1901. — Falleció en esta ciudad, a los 22 años de edad el pintor Carlos Federico Sáez, que hace poco había regresado de Italia, dond estaba radicado desde los 16 años en la ciudad de Roma. Allí contrajo tuberculosis, que fue lo que decidió su regreso a la patria.

Sáez, nacido en Mercedes, ya en plena niñez, a los 13 años, puso de relieve sus recios perfiles de artista. Incursionó por diferentes caminos sin atarse a los esquemas del academismo clasicista sino insinuando, más bien, que tiempos nuevos se avecinaban para nuestra pintura, al recoger definidos trazos del impresionismo. Esta corriente, en él, no era de cuño francés sino italiana, porque en Roma se formó, a partir de los 16 años, por consejo del propio Blanes. Siete años después, volvió a su patria para morir.

Sáez expone un estilo si se quiere híbrido, ya que adapta lo nuevo del impresionismo a ciertas normas de lo tradicional: hay en él una vocación activa hacia lo instantáneo, hacia lo momentáneo, hacia el rigor en la construcción y en el dibujo. Por otras experiencias, Sáez se anuncia como un futuro investigador en el mundo de las artes visuales. ¿Que somos atrevidos al decir esto, y que no hacemos más que especular? Puede ser, pero... ¿de qué otra manera podemos catalogar una pintura suya, habitualmente destinada a servir de tela a un biombo, que invade el campo del abstracto? El propio Sáez declaró un día que la había realizado poniendo pintura sobre un papel y soplando después: ¿qué es esto? ¿Una modalidad desconocida? ¿Juego? ¿Intuición? Nunca se sabrá a ciencia cierta, porque Sáez ha muerto y ya no está para darnos la aclaración del caso: lo que sí es seguro, es que una serie infinita de búsquedas y tanteos ha quedado frustrada con su prematura desaparición.

Por Insalubres Cerraron los Lavaderos de Pocitos

Montevideo, julio de 1902.

UN tremendo drama se cierne sobre 20 modestas familias que vivían de la explotación de los lavaderos públicos existentes en la playa de los Pocitos. La Dirección de Salubridad, en vista de las condiciones poco higiénicas en que funcionaban dichos lavaderos, decidió clausurarlos como única manera de proteger al público que hacía usufructo de los mismos. Las autoridades habían otorgado un plazo a los propietarios a fin de regularizar la situación, pero se vieron en la necesidad de aplicar una serie de multas a los que desconocieron las resoluciones que habían sido tomadas por la Junta Económico Administrativa.

Entre los trabajadores afectados se destaca "La picante", una lavandera morena que se ha hecho muy popular con la narración de cuentos de subido tono y lenguaje nada apropiado para una dama. Ella, igual que sus colegas, vive en una casucha dentro del peor desaseo, contrastando la precaria vivienda con la blancura de la ropa secándose al sol. Se asegura que existe gran malestar entre la clientela de los lavaderos en particular los que llevaban sus pertenencias a "La picante", ya que ello les brindaba la oportunidad de renovar un repertorio de cuentos muy adecuados para descollar en las reuniones.

Auxilio Para Henry Dunant Fundador de la Cruz Roja

ESTOCOLMO, 18 de noviembre de 1901. — La noticia ha provocado sorpresa: un Premio Nobel de la Paz y fundador de una organización mundial de ayuda a los desvalidos, se encuentra en penosa situación económica. En efecto, Henry Dunant, ciudadano helvético de origen judío, nacido en 1828, creador de la Cruz Roja Internacional y laureado por el Consejo Federal Suizo con el Premio Binet, enfrenta apremios económicos, que le condenan prácticamente a la indigencia.

Al trascender la angustiante situación que atraviesa Dunant, muchos ciudadanos han concurrido en ayuda de quien consagró todos sus bienes al engrandecimiento de la Cruz Roja y, por consiguiente, al auxilio de los heridos y enfermos de ejércitos combatientes (sin reparar en nacionalidad, raza, religión o tendencia política) y en tiempos de paz, de todos los desvalidos.

La institución que trabaja a nivel mundial, fue creada en 1864, luego de que Dunant presentara un proyecto ante el Congreso Diplomático Internacional, celebrado en Ginebra.

La Bicicleta es Moda

SIN duda la bicicleta en nuestro medio como transporte y diversión gana adeptos día a día. Pero antes de comentar aspectos de tal éxito, hagamos un poco de historia sobre ese vehículo tan de moda.

La historia de la bicicleta se remonta al primer triciclo construído en 1655 por Farfler, pero recién en 1770 tuvieron lugar las primeras experiencias con biciclos, datando el conocido "hobby horse" de Karl Drais, de 1818 con "tracción a sangre", pues no tenía pedales. Estos recién aparecen en 1840 por invención de Kikpatrick. Es precisamente con el pedal que se destaca el biciclo por su enorme rueda delantera. Pero este tipo de vehículos no tiene éxito generalizado, el que se deberá a invenciones posteriores: el cuadro con tubos de acero (Madison, 1867) munido con ruedas con rayos de acero: la trasmisión por una cadena (Trefz, 1869) y perfeccionada por Lawson (1876). Pero se trataba sólo de trabajos artesanales sin duda precursores. La producción industrial de la bicicleta es de 1885 y es Starley quien impone su modelo "Rover", análogo al que se utiliza hoy en día. Posteriormente otros inventos ayudados el desarrollo de este vehículo ahora tan popular, como por ejemplo, en 1839 la vulcanización del caucho: en 1845 los tubulares sugeridos por Thompson y en 1889, Dunlop lanza al mercado la cámara de aire.

Es común ver actualmente en revistas, semanarios e inclusive diarios, fotos y noticias de paseos o carreras de bicicletas organizadas no sólo en nuestra ciudad sino en el Interior del país. Estamos viviendo la fiebre de la bicicleta. Competencias de destreza, de velocidad, como la corrida de sortijas para el primer caso, la de la aguja, etc., que se realizan en las calles principales, parques, plazas de toros y en velódromos expresamente construidos para este deporte con ruedas y pedales. Precisamente los montevideanos estamos a la espera de la apertura del Nuevo Gran Velódromo Nacional que seguramente tendrá una gran concurrencia, dadas las atrayentes carreras que organizan diversas instituciones entre las que se destaca el Veloz Club Uruguayo.

Lo del título, pues... (Agosto, 1901).

Operación al Cerebro!

MONTEVIDEO, junio de 1901. — Hasta este momento el descerrajar un arma apuntada hacia la cabeza era prácticamente asegurarse la muerte. Que casi siempre es lo que quiere el suicida. Pero la ciencia progresa día a día y ya tampoco es seguro que la muerte llegue a pesar que el cerebro se vea incrustado por un proyectil. Es lo que se deduce de la milagrosa operación que se llevó a cabo en el Hospital de Caridad gracias a la pericia del Dr. Juan Francisco Canessa, que apenas munido de un escoplo y un martillo, logró en milagrosa operación, extraer un proyectil que se había alojado en la masa encefálica de un desgraciado que atentó contra su vida. Junto con el proyectil, el Dr. Canessa también extrajo algunos trozos bastantes grandes de hueso que había sido tremendamente fragmentado por la violencia del impacto.

Gabino Nievas es el nombre del infortunado que el martes pasado intentó suicidarse mediante un tiro en la cabeza. Tuvo la suerte que el Dr. Canessa se encontrara de guardia lo que posibilitó su pronto traslado a la mesa operatoria. En esta casi imposible operación, que seguramente pasará a la historia de la medicina, también ayudaron, aparte del anestesista cuyo nombre no fue proporcionado, el Dr. Catalina y el practicante Calzada, que primeramente agrandó el orificio ubicado en el hueso frontal para que se pudiera llegar más fácilmente hasta la bala incrustada en el cerebro.

Para completar la excelente labor realizada, el equipo actuante decidió dejar colocado un tubo de drenaje en el cerebro del herido.

El Dr. Cunessa en delicada intervención.

Hazaña de Santos Dumont

EL hombre está en camino de dominar el espacio aéreo. Un cable fechado en la víspera en la capital francesa da cuenta de que el joven aeronauta brasileño, Alberto Santos Dumont, acaba de realizar un vuelo tripulado desde Saint Cloud a París, dando la vuelta completa a la Torre Eiffel y volviendo a Saint Cloud con el mayor de los éxitos. A los efectos, utilizó un dirigible que él mismo construyera tres añosatrás, dotándole de un motor a explosión de tres caballos y medio de fuerza.

Pero la gran novedad de esta hazaña, que con ser asombrosa no hace más que añadir otro eslabón a la cadena de espectaculares vuelos de Santos Dumont —acostumbrado a rozar los tejados parisinos en sus evoluciones— es la presencia de un motor a explosión en un dirigible. Como se sabe, esta nave es una expresión más evolucionada de los antiguos globos de gas, elemnto que sirve para elevarlos en el aire: con la ayuda de un motor, esos vehículos se hacen comandables, o sea, precisamente, "dirigibles". Hasta el momento, ese motor se movía a base de vapor o de electricidad, pero es recién a partir de Santos Dumont que se introduce el motor de explosión para guiar la nave: este sistema, que confiere a la misma una potencia muy superior, permite que el piloto maniobre a su entera voluntad en materia de rumbo. (1901).

Agua Mineral, una Indusiria que Avanza a Lomo de Mula

MINAS, 1903. — La Fuente del Puma y el agua que emana de ésta, tienen fama mundial. Sin embargo, la explotación industrial instalada en ese paraje, que aporta recursos y da ocupación a importante número de obreros, enfrenta dificultades, como consecuencia del lamentable estado de los caminos.

Desde hace tres años, el trayecto hasta la fuente es recorrido a lomo de mula. La penosa experiencia se reitera en el transporte de las botellas de Agua Salus, que salen hacia los puntos de distribución en todo el país.

Esta situación, que no ha sido corregida por las autoridades, ha determinado, asimismo, la postergación de un proyecto, por el cual se instalaría una estación termal, similar a las europeas de Vichy, Mondariz y Trian.

Los lauros que ha obtenido el Agua Salus en Génova (1892) y Chicago (1893) y en la exposición de Minas, este año, legitiman el reclamo de la población minuana para obtener la pavimentación de los caminos de acceso a la Fuente del Puma.

Editorial

Perspectivas de Progreso

LA iniciación de las obras del Puerto de Montevideo, en 1901, constituyen la mejor expresión del dominio alcanzado por la Ciudad-Puerto sobre los otros dos términos de la ecuación histórica nacional: la Pradera y la Frontera. Efecto derivado del proceso de unificación del país, Montevideo, capital administrativa, pero también económica, comenzaba a realizar su destino de centro inductor de toda la vida de la República.

AL culminar la Administración Cuestas esta situación se traducía en el plano político, en el inestable equilibrio del régimen de co-participación instaurado en setiembre del 97. A través del mismo, todavía la Ciudad - Puerto no prevalecía, de modo definitivo, sobre el mundo de la Pradera; la Frontera, por lo demás, en ancha parte de jurisdicción "blanca" —Rivera, Cerro Largo y Treinta y Tres— continuaba ofreciendo su alternativa de "puerto seco" a la ganadería tradicional, permitiéndole compensar la exclusivista ley del mercado montevideano. Pero era una realidad agonizante: en la medida que el andamiaje institucional del Estado —de módulos urbanos— fuera articulando las relaciones de producción y de cambio de la sociedad rural, y se hiciera intérprete de la mentalidad e intereses de los sectores montevideanos, en especial de las clases medias en ascenso, bajo la definición del Partido Colorado, dinamizado por un enérgico caudillo popular, de visión modernizante, el ciclo quedaría cerrado. Por Montevideo y desde Montevideo habrían de transitar, en función rectora, las fórmulas institucionales y el tránsito de la producción vernácula y de la mercancía importada.

EN dialéctica oposición de estilos y concepciones, mientras Juan Manuel Blanes, el genial intérprete plástico de la primera conciencia iconográfica de nuestra historia, muere en Europa, en la humilde pista del circo criollo de los hermanos Podestá, se estrena, en Buenos Aires, la obra de Florencio Sánchez, el perspicaz dramaturgo de la realidad social y espiritual de esta época de transición.

ENTRE tanto, en la Metrópoli, Victoria, Reina y Emperatriz, muere dando fin a su largo reinado, dejando a Inglaterra en el señorial dominio del mundo, en América la segregación de Panamá de Colombia, hacía factible el paso decisivo del Canal para el juvenil impulso hegemónico de los Estados Unidos; en Italia, el exquisito Giuseppi Verdi, moría, legando al drama lírico la incomparable fuerza y encantadora melodía de su música.

PERO marcando siempre el ritmo de un siglo que sus contemporáneos iniciadores persistían en denominar "el Siglo del Progreso", la intrepidez de los hermanos Wright abría cauce a la naciente aeronáutica, tras la huella del brasileño Santos Dumont; la cirugía del cerebro ensayaba sus primeros, difíciles, pero certeros pasos, nuevas concepciones, nuevos métodos, nuevos inventos, nuevas audacias otorgan fisonomía inconfundible al vigoroso empuje de los novecientos...

La entonces flamante cañonera Rivera, despertó a su paso la admiración del público. La foto la capta en su viaje por la calle Sarandí.

ESTALLO Y SE FUE A PIQUE "LA RIVERA"

Montevideo, 8 de octubre de 1903

UNA catástrofe que conmovió a nuestro pueblo y provocó consternación entre los marinos uruguayos ocurrió en esta jornada: la Cañonera "General Rivera" se incendió en el Puerto de Montevideo, como consecuencia del estallido en el pañol de pólvora.

El saldo de la tragedia fue de cuatro tripulantes muertos y diez heridos. Para los componentes de la Armada, además de la patética muerte de varios compañeros, el siniestro significó la destrucción de una unidad de guerra que prestó servicios durante dos décadas y en la cual se formaron varias generaciones de oficiales.

La Cañonera "General Rivera" (35.50 metros de eslora, 3.30 de calado, con un desplazamiento de 241 toneladas y armada con cuatro cañones Krupp de 95 mm. y una ametralladora Nordenfelt de 25 mm.) ingresó al servicio de la Marina, en circunstancias insólitas. La botadura de la nave, construida en la Escuela de Artes y Oficios de Montevideo (situada en la calle 18 de Julio entre Yaro y Caiguá) obligó a los armadores a derribar la pared del frente de la Escuela. Luego, con el esfuerzo de los efectivos de la guarnición, la cañonera fue transportada, por las calles montevideanas, desde la Escuela de Artes y Oficios hasta el extremo costero de la ciudad, donde fue botada.

El incendio que destruyó la "General Rivera", en esta infausta jornada, priva a la Marina Nacional de una de sus principales unidades. La cañonera, bajo el comando del capitán de navío Jorge V. Bayley, había suscitado admiración durante un largo periplo de instrucción por los mares del Sur. A pesar de que no reunía las condiciones necesarias para periodos largos de navegación, la "General Rivera", diestramente pilotada por Bayley, salió airosa de la difícil misión.

Panamá se Separó de Colombia

UN agitado día vivieron hoy los panameños. Al cabo del estallido de una pequeña rebelión en la ciudad de Panamá, sus escasos habitantes declararon ruidosamente la Independencia de la región y se desgajaron de la república de Colombia.

A nadie llamó la atención que tutelando la suerte de la rebelión se hallaran, frente a costas de Panamá, fuerzas navales de los Estados Unidos de América. Es que los "marines", tenían el cometido de impedir por mar el desembarco de tropas colombianas envidas a sofocar la rebelión. Calificados observadores son contestes en afirmar que Washington no vacilará en prestar su reconocimiento a la nueva República.

Panamá, 3 de noviembre de 1903

De esta manera quedará expedito el camino para la construcción de un canal interoceánico entre el Pacífico y el Atlántico. Algunos van más allá: auguran el desembarco de los "marines" para asegurar los propósitos del gobierno norteamericano.

Se descuenta que pronto los norteamericanos obtendrán la concesión de la franja de 10 kilómetros de ancho a través del Istmo e iniciarán la excavación del Canal.

Una región alejada

Aunque el Canal es evidentemente la "fruta" en disputa, no es menos cierto que la región que abarca la hoy desgajada Panamá, nunca había sido realmente incorporada a Colombia. Accesible sólo por mar, separada del núcleo principal por junglas impenetrables, la ciudad de Panamá vivió al margen prácticamente de la república de Colombia desde las tempranas horas de la Independencia. Escasamente habitada (apenas 200.000 hs) la región se convirtió desde hace cuatro siglos en una transitada carretera que unía dos océanos.

La excavación de un canal había sido imaginada desde la época de Carlos V (siglo XVI), que ya había enviado exploradores con intenciones de que estudiaran el problema. Las discusiones continuaron en los siglos siguientes y a comienzos del siglo XIX el barón Alexander von Humbolt escribió entusiasmado de la necesidad del canal. Incluso la misma Colombia, en la época de Santander, en 1833, había tratado infructuosamente de interesar a los gobiernos extranjeros. La ciudad de Panamá siempre sacó provecho del continuo pasar de "peregrinos", especialmente desde que se descubriera el oro en California, en 1848. De esa época precisamente data la construcción del ferrocarril que une los dos océanos y que en 1868 ya proporcionaba a sus accionistas el envidiable dividendo del 44%.

Tratado

Luego de los infructuosos intentos de Fernando de Lesseps, el gobierno norteamericano de Teodoro Roosevelt, obtuvo de Gran Bretaña un tratado (en 1901) por el cual lograba el derecho de construir, poner en funcionamiento, fortificar y defender un canal a través del istmo. Puesto de acuerdo con los ingleses, Estados Unidos firmó otro tratado con Colombia (el Hay-Herrán en 1903) por el cual Colombia cedería por 100 años una franja de 10 kms. de ancho a través del istmo de Panamá, por cuya concesión Estados Unidos pagaría 10 millones de dólares, más una renta anual de 250.000 dólares. Pero el Congreso colombiano, con el punzante recuerdo de la guerra civil que acababa de terminar, se negó a ratificar el tratado. Mientras los franceses hacían también esfuerzos por vender su concesión solicitando la suma de 40.000.000 de dólares. En esta situación es que se produce la rebelión, que hoy condujo al nacimiento de otro Estado latinoamericano.

Diógenes Hequet

La Historia y el Arte de Duelo: Murió Hequet

Montevideo, agosto de 1902

ACABA de fallecer en nuestra ciudad el distinguido pintor Diógenes Hequet, por cuyos pinceles desfilaron los más gloriosos acontecimientos de nuestra historia nacional. En la actualidad Hequet desempeñaba la Cátedra de ornamentación y dibujo de la Facultad de Matemáticas.

El sepelio de sus restos dio origen a una multitudinaria expresión de congoja popular, en el que sus colegas y discípulos demostraron todo el aprecio que sentían por el gran artista desaparecido. Diógenes Hequet desaparece a una temprana edad, cuando todavía su paleta de riquísimos matices podía engalanar, aún más, ese trozo de nuestro pasado que él hizo vibrar en sus telas, sabiendo que su legado era ya una pertenencia ineludible de la cultura del país.

Ametralladoras "Colt" Para Nuestro Ejército

Montevideo, 15 de octubre de 1903.

NUESTRO ejército ya practica con ametralladoras. Diario del Uruguay tuvo oportunidad de ponerse en contacto con calificados jerarcas de nuestras Fuerzas Armadas, quienes confirmaron que acaban de recibir directamente desde Estados Unidos una flamante partida de ametralladoras Colt.

En estos momentos, en el Parque Nacional, los Jefes de distintas reparticiones militares se han abocado al estudio de sus particularidades, mostrándose ampliamente satisfechos por lo que significa como elemento de modernización de nuestro Ejército.

Desde antes de Leonardo Da Vinci la historia registra embrionarios antecedentes de ametralladora: no obstante, el más inmediato es el fusil de repetición, el cual, junto con la ametralladora misma, debe su existencia al perfeccionamiento del cartucho metálico. —desarrollado desde la Guerra de Secesión en Estados Unidos— que contiene en una sola pieza al proyectil, la pólvora y la cápsula detonante.

JARDIN DE INFANTES. — El Jardín de Infantes, que dirige la señorita Enriqueta Compte y Riqué, significa un nuevo ensayo de un género de enseñanza, que puede considerarse como el más adelantado y es el anticipo de la educación escolar (1901).

Nacional Derrotó a Argentina 3 a 2

JOSE BATLLE PRESIDENTE

Montevideo, 1º de marzo de 1903

JOSE Batlle y Ordóñez fue electo Presidente de la República, con los votos nacionalistas del sector que acaudilla Eduardo Acevedo Díaz.

Los otros dos aspirantes a la primera magistratura eran Eduardo Mac Etchen, ministro de Gobierno de Cuestas y presentado por éste para sucederle, y el Dr. Juan Carlos Blanco.

Los pronósticos habrían indicado a los dos últimos como seguros triunfadores —el Partido Nacional, minoría, no podía postular candidaturas— pero Batlle obtuvo el compromiso de todos los sectores de que votarían a quien obtuviera primacía en la consulta interna, que logró tras pacientes gestiones.

Batlle llega a la presidencia con fervoroso apoyo de las corrientes populares del Partido Colorado, de las que se erigió en líder a través de sus agudas campañas contra el militarismo primero y contra el colectivismo de Julio Herrera y Obes después.

Nació en Montevideo, en 1856, hijo de don Lorenzo Batlle. Tuvo una cuidada educación, que asentó en Europa, donde se puso al tanto de las corrientes filosóficas y de pensamiento más actuales. Su formación es espiritualista.

Se dedicó de lleno al periodismo político, tras iniciales artículos estudiantiles y poemas. Fue violento opositor a Santos y participó activamente en la Revolución del Quebracho. Ese mismo año, 1886, fundó "El Día". Posteriormente fue jefe político de Minas, diputado por Salto, senador y presidente del Senado.

Batlle y Ordóñez es un ciudadano de conducta intachable y férrea voluntad, y seguramente ejercerá su mandato contemplando las aspiraciones de las mayorías.

Aclaman en Buenos Aires Drama de Autor Uruguayo

Buenos Aires, 13 de agosto de 1903

EL dramaturgo uruguayo Florencio Sánchez acaba de obtener un triunfo consagratorio con el estreno de su última obra: "M'hijo el dotor". La pieza fue ofrecida ayer por la Compañía que encabeza Gerónimo Podestá, y el aplauso de todo Buenos Aires señaló la excelencia de un título que coloca a su autor entre los mejores escritores teatrales del Río de la Plata.

Hacía tiempo que el crítico teatral del diario "Tribuna" venía indicando las excepcionales condiciones de Florencio Sánchez. El estreno de ayer ratifica su buen criterio. El autor nació en Montevideo y es hijo de Olegario Sánchez y de Josefa Mussante. Hasta ahora, exceptuando mayormente su estreno de "Canillita" era un nombre relativamente desconocido para los argentinos. "M'hijo el dotor" obliga a su consideración. No es el esbozo de un principiante, es la obra de un maestro. Un joven maestro que hasta ahora se había ganado la vida como escribiente (en el Uruguay) y como periodista en la Argentina Rosario. Los entendidos aseguran que dará mucho que hablar en el futuro.

Gerónimo Podestá

Lo de ayer fue un triunfo, además, para Gerónimo Podestá, ese integrante de familia notoria que en estos momentos vive su aventura propia. El teatro parece ser el escenario ideal de un hombre cuya vida ha transcurrido entre volatineros, trapecistas, payasos y ecuyéres. Un hombre de circo, hermano de José el famoso "Pepino el 88" y de Luis, Pedro, Juan, Gracina, Antonio, Amadea y Pablo. Un hombre notorio a partir de la escenificación hablada del "Juan Moreira" y que ahora parece haber abandonado sus lejanas horas del picadero para vivir la grandeza del teatro.

La Reina Victoria ha muerto. Y, con ella ha desaparecido una época de singulares proyecciones en la historia de Inglaterra. Su fallecimiento ha provocado conmovedoras expresiones de dolor en distintos núcleos de la sociedad británica. El pueblo y los sectores de la alta sociedad han demostrado su pesar desde que se conoció la infausta noticia.

VICTORIA: ALGO MAS QUE LA MUERTE DE UNA REINA

Osborne, 23 de enero de 1901

GENTLEMEN, tengo el sentimiento de comunicarles que su Majestad ha fallecido a las seis y media". La noticia de la muerte de la Reina Victoria fue comunicada tristemente por el Jefe de Policía de la Isla de Wight, al batallón de periodistas que ayer rodeaba las instalaciones del castillo que con tanto cariño había elegido y transformado para ella el Príncipe Alberto.

La muerte de la Viuda de Windsor, como se le llamaba, paralizó al país. Inglaterra amaneció hoy totalmente de luto. Los que por pobres no pudieron comprarse vestidos negros, se pusieron brazaletes.

Las malas noticias de la guerra en Transvaal transformaron a la mujer pequeña y gordita, casi guapa, que bajo su cofia de airones blancos, había atravesado Londres en el día de su jubileo, en una fatigada anciana de 80 años, casi una moribunda, que en tono quejumbroso había escrito en su libro diario: **"Otro año que empieza y yo me siento tan débil y tan enferma que entro en él con tristeza".**

Toda una Leyenda

Era la más vieja de todos los soberanos de Europa. Y para ella los reinos del continente no eran a sus ojos más que los dominios de la familia. El Emperador de Alemania era Willy, su nieto; el Emperador de Rusia, el "querido Nicky", su nieto por alianza; estaba emparentada con las cortes de Rumania, Grecia, Suecia, Dinamarca, Noruega y Bélgica. De ahí que nunca supiera distinguir entre sus relaciones personales con los monarcas y las relaciones de Inglaterra con las naciones.

Todo un Personaje

Proveniente de una familia alemana, de la dinastía de los Hannover, en un principio los ingleses sólo la toleraban. Pero Victoria casó con un Coburgo y fueron "los Coburgo" los que hicieron respetable la monarquía. Antes de ellos el oficio de rey no parecía hecho más que para libertinos escandalosos o para tiranos sombríos. Alberto de Inglaterra (al igual que Leopoldo de Bélgica) cambió ese estilo. Lo que introdujo en los palacios reales **"fueron los criterios de las clases medias".**

Y Victoria pareció heredar de su marido esa cualidad. Por algo una conocida americana dijo de ella el año pasado que **"no formaba parte de la sociedad".** Cuando en Londres quieren poner de moda a un clérigo le piden a la princesa de Gales que asista a sus sermones.

Po rotra parte Victoria no residía nunca en Londres. Ni siquiera abría las sesiones del Parlamento. Este retiro le fue censurado durante mucho tiempo, pero al final terminó por darle un halo de misterio. Se había convertido en algo muy parecido a un ídolo, o a un fantasma al que habían adornado de los atributos más extravagantes y más incongruentes. El que hubiere tratado, aún en los términos más respetuosos, de separar los elementos reales de los elementos de fábula y reducir aquella divinidad a proporciones humanas hubiese sido tenido por un sacrilego. Severa, burguesa (a pesar de su origen y sus funciones), estricta hasta el delirio, instalo un estilo de vida de proporciones casi místicas. ¿Durará?

BUENOS AIRES, 14 de setiembre de 1903. — El futbol uruguayo vivió, ayer, historica jornada al lograr el primer triunfo en el ámbito internacional El elenco del Club Nacional, asumiendo la representación del fútbol oriental, derrotó por 3 a 2 al seleccionado argentino, en el decurso de diestra actuación que deslumbró a los siete mil aficionados que colmaron las graderías de la Sociedad Hípica Argentina.

LA ovación que recibió a los jugadores uruguayos, cuando ingresaron al campo de juego, ubicado en Palermo, obtuvo plena justificación, a partir del silbato inicial. Los delanteros orientales, con rápidas combinaciones y precisos pases, crearon reiteradas situaciones de peligro en la última zona argentina.

La pertinaz ofensiva dio sus frutos al promediar la etapa de apertura. Carlos Céspedes, con violento disparo batió al golero Howard, para iniciar el camino hacia la victoria.

Ante el asombro de los espectadores, entre los cuales se encontraban el Presidente argentino, General Roca y el ministro de Uruguay, Sr. Daniel Muñoz, Nacional aumentó la cuenta a 2, mediante conquista de Bolívar Céspedes.

Con gran esfuerzo, la escuadra local logró descontar, poco antes de que finalizara el primer tiempo.

EL PRIMER TRIUNFO

Al comienzo de la segunda etapa el seleccionado de Argentina se lanzó al ataque.

El enfrentamiento se tornó emocionante. Y, justamente tras la igualdad, creció el fervor de los tricolores. Pases certeros, rápidas incursiones, armonía entre todas las líneas, constituyeron la brillante exhibición que permitió a Nacional alcanzar la victoria, bajo la ovación del público porteño. Carlos Céspedes conquistó su segundo gol de la tarde y el que dió al fútbol uruguayo su primer triunfo internacional.

Los equipos:

NACIONAL: Amílcar Céspedes, Carlos Carve Urioste y C. Bouton Reyes; M. Nebel, L. Carbone y Gaudencio Pigni; Bolíver Céspedes, Gonzalo Rincón, Carlos Céspedes, E. de Castro y S. Cordero.

ARGENTINA: J. H. Howard, (Belgrano), C. C. Brown (Alumni) y W. Buchanan (Alumni); E. Firpo (Barracas), E. C. Brown (Alumni) y E. J. Jewell (Rosario); G. E. Wesii (Barracas), Juan J. Moore (Alumni), J. Brown (Alumni), C. E. Dickinson (Belgrano) y E. Moore (Alumni).

SE DERRUMBO EL CAMPANILE

VENECIA, 14 de julio de 1902. — El estruendo conmovió la apacible madrugada de Venecia: se derrumbó el Campanile, una reliquia que databa del Siglo IX. Ia obra era centro de admiración de los habitantes de esta ciudad y de las legiones de turistas que llegan todos los años, para contemplar las bellezas de Venecia y especialmente de la Plaza San Marcos.

Felizmente, el derrumbe se verificó en horas de la madrugada, ya que si se hubiera registrado por la tarde, habría que lamentar muchas víctimas. Entre los Siglos VII y X, la península itálica se pobló de Campaniles. Pero, entre todas las torres erigidas, la de Venecia fue la más admirada, no sólo por su belleza sino porque su construcción inició una tendencia arquitectónica que se prolongó, para este tipo de obras, hasta el Renacimiento.

Los pobladores de Venecia no se han arredrado ante la adversidad. Ya comenzó una campaña de recolección de fondos, que permita erigir un nuevo campanile, como reproducción del que se desmoronó en la última madrugada.